

Informationsblatt Nr. 61 Februar 2020

Auf ein neues Jahr

Der Jahresanfang ist wie immer die Zeit für Abrechnung und Analyse, aber auch der Vorbereitung auf die nächste Saison. Immerhin war die erste Sonderfahrt des Jahres bereits am 4. Februar für eine Gruppe aus Leipzig.

Das Jahr 2019 war gekennzeichnet durch Veränderungen im Museum, insbesondere die Ankunft des nun bei uns zu sehenden Pferdebahnwagens 106 aus Dresden. Im Zusammenhang damit entstanden größere Kosten, die wir aber durch unsere Rücklagen auffangen konnten und die auch z.T. durch Sponsoren getragen wurden.

Die Anzahl der Fahrgäste an den öffentlichen Fahrtagen ist 2019 im Vergleich zu den Vorjahren etwas gesunken. Das liegt aber auch daran, dass beim Juli-Fahrtag wegen des Schulanfanges einige angemeldete Gruppen abgesagt hatten und dass beim Oktober-Fahrtag das Wetter sehr ungünstig war (Nieselregen am Vormittag, Dauerregen am Nachmittag).

Dem steht aber eine höhere Zahl der Fahrgäste bei bestellten Sonderfahrten gegenüber.

Im Winter haben wir uns wieder im Vereinsleben der Stadt eingebracht: Nach

dem Stand auf dem Weihnachtsmarkt im Dezember waren wir am 18. Januar im Sport- und Freizeitzentrum Welwel bei der „1. Braukunst Regio Döbeln“ dabei und präsentierten dort unseren Partner Fiedler-Bräu, der uns mit dem beliebten Kutscher-Bräu beliefert.

Das neue Jahr bringt auch neue Vorschriften. Eine davon ist die bei den Händlerverbänden äußerst umstrittene Pflicht, dass jedem Kunden ein Kassensbon mitgegeben werden muss. Diese Bestimmung aus der „Verordnung zur Bestimmung der technischen Anforderungen an elektronische Aufzeichnungs- und Sicherungssysteme im Geschäftsverkehr“ (kurz: Kassensicherungsverordnung) von 2017 soll angeblich Steuerhinterziehungen verhindern. Bei unserer Museumskasse haben wir bisher die Papiausdrucke zum Übertrag in das Kassensbuch genutzt. Ob dafür nun die Tageszusammenfassungen ausreichen, müssen wir abwarten.

Die Bauarbeiten zum Hochwasserschutz im Bereich des Museums nähern sich dem Ende. Als nächstes wird der Weg entlang der Flutmauer einen Zaun zum Garten hin erhalten.

In dieser Ausgabe

Auf ein neues Jahr

Talwärts im Anhänger: Die Pferdebahn von Monrovia (Kalifornien)

Aus der Geschichte: Ist es warm genug? Die Beheizung der Pferdebahnwagen

Museums-Pferdebahnen 2020

Das Jahr 2019

Anzahl öffentliche Fahrtage:	6
Erwachsene	650
Kinder	166
Anzahl Tage mit Sonderfahrten:	32
Anzahl Sonderfahrten:	51
Fahrgäste	810
Fahrgäste gesamt:	1626



Das Wetter erinnerte mehr an April, als am 4. Februar die erste Sonderfahrt in diesem Jahr stattfand.

Talwärts im Anhänger: Die Pferdebahn von Monrovia (Kalifornien)

Lange Steigungsstrecken sind für Pferdebahnen problematisch. Bergauf strengt das Ziehen des Wagens das Pferd sehr an, aber das lässt sich mit einem zweiten oder dritten Pferd ausgleichen. Wie aber soll die Rückfahrt talwärts erfolgen? Bleibt das Pferd angespannt, muss der Kutscher so gefühlvoll bremsen, dass einerseits der Wagen das Pferd nicht von hinten anfährt, andererseits aber das Pferd nicht zurück gerissen wird. Deshalb wurde oft das Pferd ausgespannt, der Wagen rollte allein durch die Schwerkraft und wurde vom Kutscher bei Bedarf gebremst, während das Pferd hinterher lief. Es musste dabei aber von einem Pferdejugen geführt werden – sonst lief es einfach davon oder begann gemütlich zu grasen.

Bereits bei den frühen Eisenbahnen in England gab es daher die „Dandy-Carts“, in denen die Pferde bei der Talfahrt Platz nahmen (siehe Infoblatt 46). In den USA wurde die Pferdestraßenbahn von Ontario dadurch bekannt, dass die Zugtiere talwärts in einem kleinen Anhängewagen mitführen, der an der Talstation zusammengeklappt, unter den Wagen geschoben und dort befestigt wurde (siehe Infoblatt 47).

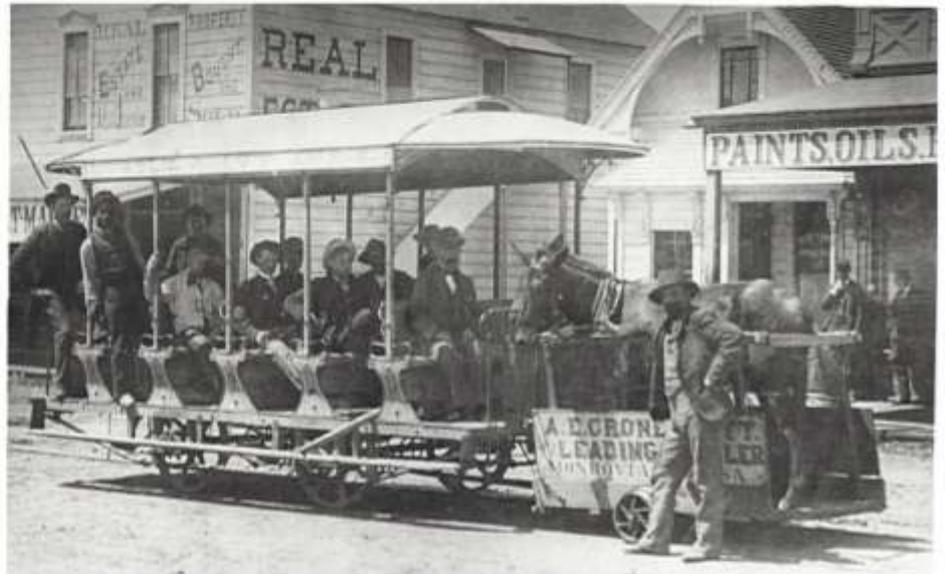
Es gab aber noch einige andere Betriebe, wo diese oder ähnliche Lösungen angewendet wurden.

Einer davon befand sich in Monrovia – nicht dem in Afrika, sondern dem in Kalifornien, am Fuße der San Gabriel Mountains und 20 km nordöstlich von Los Angeles gelegen. Dort hatte 1884 William Monroe zusammen mit vier Partnern Land gekauft und eine Siedlung begründet. Drei Jahre später war das eine offizielle Stadt, die nach ihrem Gründer Monrovia benannt wurde.

Als der Ort Anschluss an die Santa Fe Eisenbahn erhielt, kam der Wunsch nach einer Straßenbahn vom Bahnhof zum höher gelegenen Stadtzentrum auf. So wurde im Mai 1887 die Myrtle Avenue Railroad eröffnet. Sie war anfangs etwa 2 km lang und führte vom Bahnhof nordwärts auf der Myrtle Avenue bergauf. An der Kreuzung mit der Lemon Avenue bog die Bahn nach rechts in diese ein und fuhr noch drei Häuserblocks bis zur Endstelle an der Kreuzung mit der California Avenue.

Später wurde die Strecke noch drei Häuserblocks bis zur Heliotrope Avenue und auf dieser nordwärts bis zur White Oak Avenue (dem heutigen Foothill Boulevard) verlängert, was die Gesamtstrecke auf knapp 3 km brachte.

Die Bahn besaß nur zwei Wagen und hatte vier Maultiere im Stall. Die Wagen waren



Vor der Abfahrt talwärts blicken die Fahrgäste und auch der Kutscher freundlich in die Kamera.

überdachte, aber seitlich offene Sommerwagen, bei denen an den Seiten Markisen als Wetterschutz herunter gelassen werden konnten.

Jeweils zwei Maultiere zogen den Wagen bergwärts. Das Besondere war die Talfahrt: Am oberen Endpunkt angekommen, bestiegen die Maultiere einen kleinen Anhängewagen, und die Rückfahrt erledigte die Schwerkraft.

Es wird berichtet, dass der Kutscher einmal bei der Talfahrt kurz nach der Abfahrt die Kontrolle verlor und der Wagen immer schneller wurde. Wo das Gleis von der Heliotrope Avenue in die Lemon Avenue abbog, stürzte der Wagen um und die beiden Maultiere fielen auf die Straße. Sie waren zwar nur leicht verletzt, weigerten sich danach aber beharrlich, noch einmal den Anhängewagen zu besteigen. Sicher verständlich.

Nachdem der Eigentümer der Bahn gewechselt hatte, nannte sie sich „Monrovia Street Railway Company“. Zuletzt setzte man statt der Maultiere zwei Pferde ein.

Der Betrieb endete Anfang der 1920er Jahre. Bereits 1906 erreichte das Netz der Pacific Electric Railway Company die Stadt Monrovia. Heute hat die Stadt etwa 38.000 Einwohner. Seit März 2016 ist sie an die Stadtbahn von Los Angeles mit der „Gold Line“ angeschlossen. Die Stadtbahnstation befindet sich in der Nähe des früheren Bahnhofs der Santa Fe Eisenbahn.

Literatur

John L. Wiley, History of Monrovia. Press of Pasadena Star-News, 1927, S. 57



Auf der Mitte der noch unbefestigten Myrtle Avenue kommt der mit zwei Pferden bespannte Straßenbahnwagen entgegen



Linien-skizze der Pferdebahn in Monrovia (CA)



Statt „Myrtle Ave“ steht „Monrovia Street Railway Company“ auf dem Dachtransparent, und der Wagen trägt Reklame für die an der Strecke liegenden Hotels

Aus der Geschichte Warm genug? - Die Beheizung der Pferdebahnwagen

War im Winter ein Pferdebahnwagen voll besetzt, konnten sich die eng nebeneinander sitzenden Fahrgäste gegenseitig wärmen. Was aber sonst?

Behelfsmaßnahmen

In den Anfangsjahren gab es keinerlei Heizung auf den Wagen der Pferdebahn. Die Bahngesellschaften meinten, dass ein ungeheizter Wagen den Fahrgästen zumutbar sei, da eine Straßenbahnfahrt viel kürzer als eine Eisenbahnfahrt sei. Auch würde durch das häufige Öffnen der Türen die warme Luft entweichen und kalte einströmen. Ähnliche Diskussionen gibt es übrigens heute wieder – allerdings nicht bei der Heizung, sondern bei der Klimatisierung von Straßenbahnwagen.

Immerhin versuchte man, die Kälte erträglicher zu machen. Die Mittel kannte man bereits von den Postkutschen: Bei einigen Pferdebahnen (auch in Döbeln) legte man Stroh auf den Wagenboden, bei anderen Strohmatten. Wieder andere Bahnen, wie z.B. in Leipzig, legten Woldecken bereit.

Als recht wirksam erwies es sich, die untere Hälfte der Wagenfenster von innen mit Vorhängen aus Stoff oder mit Filz zu verkleiden. Die Kälte drang nämlich zu einem guten Teil durch das Fensterglas und besonders die Ritzen zwischen Holzeinfassung und Scheibenrand ein: sie zu verkitten war wegen des während der Fahrt arbeitenden Wagenkastens nicht möglich.

In manchen Städten beließ man es bei solchen Maßnahmen, bis elektrische Straßenbahn oder Bus die Pferdebahn ablösten. In anderen Städten aber suchte man ab etwa 1880 (als sich die Straßenbahnnetze ausdehnten) nach Möglichkeiten der Heizung.

Wärmflaschen

Wärmflaschen waren die älteste Heizungsform sowohl bei der Eisenbahn als auch bei Pferdebahnwagen. Diese „Wärmflaschen“ waren aber ganz anders gebaut als das, was wir heute unter diesem Namen kennen: Es waren Kästen aus Blech (Zink, Eisen oder Kupfer) mit 15 bis 20 Liter Fassungsvermögen.

In diese Gefäße füllte man erhitzte Stoffe, die die Wärme möglichst lange speichern sollten. Das waren heißes Wasser, Sand, Speckstein oder chemische Präparate wie kristallisiertes essigsäures Natron. Die vorbereiteten Gefäße stellte man in die Wagen unter die Sitzbänke. Waren die Wärmflaschen abgekühlt, mussten sie durch frisch erhitzte ersetzt werden. Bei Wasser war das bereits nach drei bis vier Stunden notwendig.

Nachteile der Wärmflaschen waren die geringe Wärmewirkung (die gerade reichte, um die Füße etwas zu wärmen), die umständliche Handhabung und die hohen Betriebskosten. Dem stand als Vorteil die absolute Feuersicherheit gegenüber, da es im Wagen keinerlei Flammen gab.

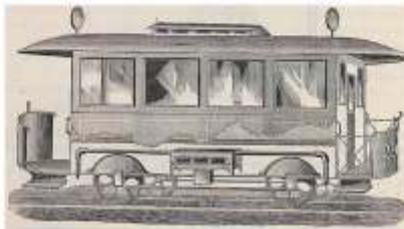
Heizkästen

Bei manchen Straßenbahnen, wie z.B. in Paris, nutzte man Heizkästen. Das waren etwa ein Meter lange Kästen mit seitlich

durchlochem Weißblech. In ihnen befand sich ein kleinerer herausziehbarer Behälter, z.B. in Form eines eisernen Korbs. In diesen wurden bei Betriebsbeginn etwa 300 bis 400 g Kohlenbriketts gefüllt, die vorher auf einem Herdfeuer entzündet worden waren.

Die Heizkästen waren im Wagen zwischen den Bänken montiert, so dass sich die Wärme zuerst im Fußraum und dann im gesamten Wagen ausbreitete. Das Brennmaterial musste bei Winterwetter zwei- bis dreimal am Tag erneuert werden. Nachteilig war neben der umständlichen Handhabung, dass auch Rauchgase in den Fahrgastraum gelangen konnten.

Das System wurde dann verbessert, indem die Behälter in den Heizkästen geschlossen wurden, also ein doppelter Mantel entstand. Ein Rohr sorgte für die Luftzufuhr von außen



Prinzipskizze der Glühkastenheizung System Linde (aus [2])

und ein zweites Rohr für den Abzug der Rauchgase ins Freie, entweder in den Raum unter dem Wagen oder in einem Schornstein nach oben. Dadurch wurde die Heizung für die Fahrgäste rauch- und geruchlos.

Außerdem verwendete man statt normaler Kohlebriketts sogenannte chemische Briketts, in Deutschland anfangs als Berghausen'sches System oder Glühmasse bekannt. Die Glühmasse war eine zu Briketts gepresste Mischung aus Holzkohle, Kalisalpeter und Stärke, wobei die Stärke als Bindemittel diente. Diese Briketts mussten völlig trocken gelagert und vor dem Einlegen auf einem Feuer gut angeglüht werden. Die Brenndauer betrug je nach Außentemperatur sieben bis neun Stunden. Der Schaffner bzw. Kutscher musste rechtzeitig einige chemische Briketts nachlegen. Dafür gab es eine Klappe an der Außenseite des Wagens. In manchen Betrieben konnte das Nachlegen auch vom Fahrgastraum aus durch luftdicht abschließbare Klappen erfolgen.

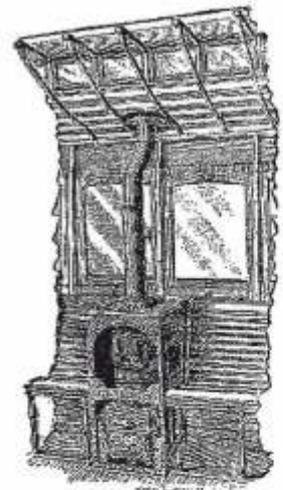
Die Heizung erreichte in der Regel eine Temperaturdifferenz von 12–15° gegen die Außentemperatur, was bei einer Straßenbahn als ausreichend angesehen wurde. Bei mehr verfeuerten Briketts ließe sich der Effekt noch steigern. Dieses System wurde bei vielen (Pferde-) Straßenbahnen in Deutschland genutzt. Darunter waren auch die Straßenbahnen in Dresden – und die in Döbeln. So verkündete die Döbelner Straßenbahn AG in ihrem Geschäftsbericht für das Jahr 1898 stolz: „...Um bei strenger Kälte eine

angenehme Temperatur im Innern der Personenwagen zu haben, sind dieselben in diesem Jahre mit Glühstofföfen versehen worden; eine von den Fahrgästen freudig begrüßte Neuerung.“

Bei den Pferdestraßenbahnen war das System lange in Gebrauch, vereinzelt sogar noch bei einigen elektrischen Straßenbahnen. Bei Eisenbahnen wurde das System dagegen durch die verschiedenen Formen der von der Dampflok gespeisten Dampfheizung abgelöst.

Kanonenöfen

Gab es auch „Kanonenöfen“ in den Wagen? Das war vor allem bei der Eisenbahn und bei solchen Straßenbahnen der Fall, die Eisenbahnmaterial verwendeten, wie z.B. die Belgischen Lokalbahnen, sowie bei Beiwagen der elektrischen Straßenbahn. Von der Brandgefahr abgesehen, nahmen die Öfen Platz weg: Mindestens ein Sitzplatz ging verloren. Bei Pferdebahnen wurden solche Öfen daher nur vereinzelt verwendet, vor allem in den USA. Ein solcher Wagen ist der Wagen 1 der New Yorker Brooklyn City Railroad, gebaut um 1875 von J. M. Jones in New York (Foto nächste Seite). Der Wagen ist jetzt im Henry-Ford-Museum in Dearborn bei Detroit zu sehen. Von außen ist der Schornstein der Heizung in der Mitte der einen Wagenseite zu erkennen, während an den Wagenenden die kleineren Schornsteine für den Rauchabzug der Petroleumlampen aus dem Dach ragen. Im Sommer wurde der Ofen durch einen Sitz ersetzt und die Dachöffnung für den Schornstein verschlossen.



Zeichnung eines verkleideten Kanonenofens

Literatur

- [1] von Scholten: Ueber Heizung von Pferdebahnwagen. In: Zeitschrift für das gesammte Local- & Strassenbahn-Wesen, Wiesbaden Jg. 12 (1893) S. 39-42
- [2] Ziffer, Rudolf: Die Beheizung der Strassenbahnen insbesondere die Wagenbeheizung Patent von der Linde. In: Zeitschrift für das gesammte Local- & Strassenbahn-Wesen, Wiesbaden Jg. 15 (1896) S. 135-139
- [3] Die Heizung der Strassen- und Lokalbahnen. In: Dingers Polytechnisches Journal 1901, Band 316, S. 271-272
- [4] Röll, Victor von: Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 2. Auflage 1911

Museums-Pferdebahnen 2020

Spiekeroog (Deutschland)

www.pferdebahn-spiekeroog.de

April bis Oktober 2020 täglich, Abfahrten vom Bahnhof zum Westend um 13, 14, 15 und 16 Uhr, Rückfahrt nach kurzer Pause, Gesamtdauer einer Fahrt ca. 45 Minuten.

Kerschbaum (Österreich)

www.pferdeeisenbahn.at

Mai bis Oktober Sonntags von 13:00 bis 16:00 Uhr, zusätzlich im August auch Mittwoch bis Freitag von 14:00 bis 16:00 Uhr (an Feiertagen geschlossen)

Mrozy (Polen)

<http://gosir.mrozy.pl/tramwaj-konny>

Am 3. Mai, 7. Juni, 5. Juli, 2. August und 6. September 2020 jeweils 14:00 bis 18:00 Uhr

Douglas (Isle of Man)

<https://www.gov.im/categories/travel-traffic-and-motoring/bus-and-rail/heritage-railways/>

20. April 2020 bis 21. September 2020

Wegen der laufenden Umbauarbeiten an der Promenade kann die Pferdebahn 2020 nur im nördlichen Abschnitt zwischen der Endstelle Derby Castle und dem Broadway fahren. Verkehr nach Fahrplan, außer in der Hochsaison nicht jeden Tag!

Veranstaltungshinweis: Manx Transport Heritage Festival 29.7.-2.8.2020

Sapporo (Japan)

Pferdebahn im „Historic Village of Hokkaido“ (Kaitaku no Mura)

www.kaitaku.or.jp

Die Pferdebahn fährt von Mitte April bis Ende November täglich etwa 10:00 bis 16:00. Von Oktober bis April ist das Freilichtmuseum Montags geschlossen. Im Winter fährt bei genügend Schnee statt der Pferdestraßenbahn ein Pferdeschlitten.

Koiwai-Farm (Japan)

<https://www.koiwai.co.jp/makiba/en/>

Im Sommer täglich 9 bis 17 Uhr

Victor Harbor (Australien)

<http://horsedrawntram.com.au/>

Täglich sechs (im Winter) bis acht (im Sommer) Fahrten je Richtung von 10:40 bis 15:20 Uhr.

Rapperswil (Schweiz)

„Rössliträm“ in Knies Kinderzoo

www.knieskinderzoo.ch

Geöffnet 1. April 2020 bis Anfang Oktober

Crich (Großbritannien)

National Tramway Museum

www.tramway.co.uk

„Horse Tram Days“ am 13. Mai, 20. Juni, 8. Juli, 10. August, 14. August und 16. September 2020. An diesen Tagen fährt zusätzlich zu den elektrischen Museums-wagen von 11 bis 13 und 14 bis 16 Uhr auch der Pferdebahnwagen 15 aus Sheffield, Baujahr 1874.

De Panne (Belgien)

<http://promottonoordzee.wixsite.com/mysite>

21. Juli und 15. August 2020: Pferdebahn-fahrten auf dem Betriebsgleis vom Depot De Panne zur Haltestelle Esplanade der Küstenstraßenbahn.

Disneyland

Paris (Frankreich)

Orlando (Florida, USA)

Anaheim (Kalifornien, USA)

Täglich geöffnet, Pferdestraßenbahn vom Platz hinter dem Haupteingang („Town Square“) entlang der Main Street bis zur Central Plaza.

Ein beheizter Wagen



Dieser um 1875 von J.M. Jones and Sons in West Troy gebaute Pferdebahnwagen der Brooklyn City Railroad fuhr in New York auf der Linie zwischen Hunters Point in Long Island City und dem Erie Basin in South Brooklyn.

Auffällig ist der große Schornstein in Wagenmitte. Darunter befand sich im Wageninneren ein Kanonenofen. Die Sitzbank hatte an dieser Stelle eine Lücke, in die der Ofen passte. Der Wagen hatte daher im Sommer 16 Sitzplätze und im Winter nur 15.

Zu sehen ist der Wagen im Henry-Ford-Museum in Detroit.

Impressum

Traditionsverein Döbelner
Pferdebahn e. V.

Niederwerder 6,
04720 Döbeln

Telefon: 03431 - 7 04 68 52

E-Mail:

info@doebelner-pferdebahn.de

Internet:

www.doebelner-pferdebahn.de

Vereinsregister des Amtsgerichts
Chemnitz: VR 5491

Steuernummer beim Finanzamt
Döbeln: 236/140/06676

Vorstand

Vorsitzender:

Jörg Lippert

joerg_lippert@web.de

Stellvertretender Vorsitzender:

Norbert Kuschinski

Schatzmeister:

Alfred Klepzig

Museum

Dienstag bis Freitag 10 bis 17 Uhr
(Pause 12 bis 13 Uhr)

Sonnabend 10.00 - 12.30 Uhr
(an öffentlichen Fahrtagen 10 bis
17 Uhr, Pause von 12 bis 14 Uhr)

Öffentliche Fahrtage 2020

am 2. Mai, 6. Juni, 4. Juli,
1. August, 5. September und
3. Oktober. Abfahrten jeweils
nach Bedarf von 10 Uhr bis 12
und 14 bis 16.30 Uhr vom
Pferdebahnmuseum.